REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2023/217 DELLA COMMISSIONE

del 1º febbraio 2023

che rettifica il regolamento (UE) n. 965/2012 per quanto riguarda alcune incoerenze nei requisiti introdotte dal regolamento di esecuzione (UE) 2019/1387 e dai regolamenti (UE) 2021/1296 e (UE) 2021/2237

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 luglio 2018, recante norme comuni nel settore dell'aviazione civile, che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea e che modifica i regolamenti (CE) n. 2111/2005, (CE) n. 1008/2008, (UE) n. 996/2010, (UE) n. 376/2014 e le direttive 2014/30/UE e 2014/53/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, e abroga i regolamenti (CE) n. 552/2004 e (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio ([1]), in particolare l'articolo 31,

considerando quanto segue:

(1) Il regolamento di esecuzione (UE) 2021/2237 della Commissione ([2]) ha modificato l'allegato III (parte ORO), norma ORO.FC.146, del regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione ([3]). Il riferimento alla norma ORO.FC.005, lettera b), punto 2), nella norma ORO.FC.146, lettera f), punto 2), deve essere sostituito dal riferimento alla norma ORO.FC.005, lettera b) punto 1), che è la norma pertinente per le operazioni con velivoli.

(2) Nel modificare l'allegato IV (parte CAT), norme CAT.POL.A.230 e CAT.POL.A.235, del regolamento (UE) n. 965/2012, il regolamento di esecuzione (UE) 2019/1387 della Commissione ([4]) ha introdotto un errore per quanto riguarda il dispatching dei velivoli. I requisiti di cui alle norme CAT.POL.A.230, lettera e), e CAT.POL.A.235, lettera e), dovrebbero essere applicati cumulativamente e non alternativamente.

(3) Il regolamento di esecuzione (UE) 2021/1296 della Commissione ([5]) ha introdotto modifiche all'allegato IV (parte CAT), norma CAT.OP.MPA.150, del regolamento (UE) n. 965/2012. Inavvertitamente queste modifiche non sono state accompagnate dalle conseguenti modifiche delle norme CAT.POL.A.215 e CAT.POL.A.415 di detto allegato. Di conseguenza il riferimento giuridico pertinente è errato e l'errore dovrebbe essere rettificato.

(4) Il regolamento di esecuzione (UE) 2021/1296 ha inoltre modificato l'allegato VIII (parte SPO), norma SPO.POL.110, del regolamento (UE) n. 965/2012 sostituendone le lettere a), b) e c). Tuttavia la modifica ha anche soppresso senza intenzione le precedenti lettere d) ed e). Le precedenti lettere d) ed e) della norma SPO.POL.110 dovrebbero pertanto essere reintrodotte con effetto a decorrere dalla data di applicazione del regolamento (UE) 2021/1296, ossia dal 30 ottobre 2022.

(5) È pertanto opportuno rettificare di conseguenza il regolamento (UE) n. 965/2012.

(6) I requisiti stabiliti nel presente regolamento sono conformi al parere del comitato per l'applicazione delle norme comuni di sicurezza nel settore dell'aviazione civile,

([1]) GU L 212 del 22.8.2018, pag. 1.

([2]) Regolamento di esecuzione (UE) 2021/2237 della Commissione, del 15 dicembre 2021, che modifica il regolamento (UE) n. 965/2012 per quanto riguarda i requisiti relativi alle operazioni ogni tempo e all'addestramento e ai controlli dell'equipaggio di condotta (GU L 450 del 16.12.2021, pag. 21).

([3]) Regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione, del 5 ottobre 2012, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative per quanto riguarda le operazioni di volo ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 296 del 25.10.2012, pag. 1).

([4]) Regolamento di esecuzione (UE) 2019/1387 della Commissione, del 1º agosto 2019, che modifica il regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione per quanto riguarda i requisiti per i calcoli delle prestazioni d'atterraggio del velivolo e le norme per la valutazione dello stato della superficie della pista, l'aggiornamento di determinati equipaggiamenti e requisiti di sicurezza dell'aeromobile e le operazioni effettuate senza approvazione operativa a lungo raggio (GU L 229 del 5.9.2019, pag. 1).

([5]) Regolamento di esecuzione (UE) 2021/1296 della Commissione, del 4 agosto 2021, che modifica e rettifica il regolamento (UE) n. 965/2012 per quanto riguarda i requisiti per la pianificazione e la gestione del combustibile/dell'energia e per quanto riguarda i requisiti concernenti i programmi di sostegno, la valutazione psicologica dell'equipaggio di condotta nonché i test per il rilevamento di sostanze psicoattive (GU L 282 del 5.8.2021, pag. 5).

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Gli allegati III (parte ORO), IV (parte CAT) e VIII (parte SPO) del regolamento (UE) n. 965/2012 sono rettificati conformemente allegato del presente regolamento.

Articolo 2

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Il punto 3) dell'allegato si applica a decorrere dal 30 ottobre 2022.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il 1º febbraio 2023

Per la Commissione
La presidente
Ursula VON DER LEYEN

ALLEGATO

Gli allegati III, IV e VIII del regolamento (UE) n. 965/2012 sono così rettificati:

1) all'allegato III (parte ORO), norma ORO.FC.146, lettera f), il punto 2) è sostituito dal seguente:

«2) operazioni CAT di velivoli che soddisfano i criteri di cui alla norma ORO.FC.005, lettera b), punto 1).»;

2) l'allegato IV (parte CAT) è così rettificato:

a) alla norma CAT.POL.A.215, lettera c), il punto 3) è sostituito dal seguente:

«3) lo scarico rapido del combustibile è consentito in misura compatibile con il raggiungimento dell'aeroporto dove si presume che il velivolo atterri dopo l'avaria del motore, con le riserve di combustibile richieste conformemente alla norma CAT.OP.MPA.181, appropriate per un aeroporto alternato, se si ricorre a una procedura sicura;»;

b) alla norma CAT.POL.A.230, la lettera e) è sostituita dalla seguente:

«e) Ai fini del dispatching, il velivolo deve:

1) atterrare sulla pista più favorevole in condizioni di aria calma; e

2) atterrare sulla pista che sarà più probabilmente assegnata tenuto conto della direzione e della velocità probabili del vento, delle caratteristiche di movimento a terra del velivolo e di altre condizioni, quali l'assistenza all'atterraggio e il tipo di terreno.»;

c) alla norma CAT.POL.A.235, la lettera e) è sostituita dalla seguente:

«e) Ai fini del dispatching, il velivolo deve:

1) atterrare sulla pista più favorevole in condizioni di aria calma; e

2) atterrare sulla pista che sarà più probabilmente assegnata tenuto conto della direzione e della velocità probabili del vento, delle caratteristiche di movimento a terra del velivolo e di altre condizioni, quali l'assistenza all'atterraggio e il tipo di terreno.»;

d) alla norma CAT.POL.A.415, la lettera e) è sostituita dalla seguente:

«e) Lo scarico rapido del combustibile è consentito in misura compatibile con il raggiungimento dell'aeroporto dove si presume che il velivolo atterri dopo l'avaria del motore, con le riserve di combustibile richieste conformemente alla norma CAT.OP.MPA.181, appropriate per un aeroporto alternato, se si ricorre a una procedura sicura.»;

3) all'allegato VIII (parte SPO), norma SPO.POL.110, sono aggiunte le lettere d) ed e) seguenti:

«d) Il pilota in comando provvede affinché:

1) le operazioni di caricamento dell'aeromobile siano eseguite sotto la sorveglianza di personale qualificato;

2) il carico pagante sia compatibile con i dati usati per il calcolo della massa e del bilanciamento dell'aeromobile.

e) L'operatore specifica, nel manuale delle operazioni, i principi e i metodi usati per il caricamento e per il sistema di massa e bilanciamento, che sono conformi ai requisiti di cui alle lettere da a) a d). Tale sistema deve coprire tutti i tipi di impiego previsti.».